

Offene Güterwagen

oder

**Offene Kisten auf
Rädern**

Umfang

Offene Güterwagen mit flachem Boden

**Offene Güterwagen,
die bei deutschen Bahnen beheimatet waren**

**Regelbauarten
d.h. keine Versuchsbauarten**

Was ich leider nicht behandeln kann

Seitenarme der Entwicklung:

- Selbstentladewagen (2achsig/4achsig)
 - Wagen mit Entladesattel
 - Drehschieber-Seitenentladewagen
 - Muldenkippwagen
- Kübelwagen
- Autotransportwagen
- Viehwagen

Übersicht

- Entwicklungsgeschichte
- Bezeichnung offener Güterwagen
- Ladegut
- Waggon-Familien
 - Länderbahnbauarten
 - Verbandsbauarten
 - Austauschbauarten
 - Kriegsbauarten
 - Nachkriegsbauarten
- Literaturhinweise

Entwicklungsgeschichte

- Länderbahnzeit
- Der Deutsche Staatsbahnwagenverband
- Austauschbau
- Kriegsbauarten
- Nachkriegsbauarten

Entwicklungsgeschichte Länderbahnzeit

- Jede Länderbahnverwaltung hatte ihre eigenen Bauarten
- Erste Vereinheitlichungen ab etwa Ende 1870er Jahre
- Verwendung von Ersatzteilen fremder Länderbahnen nicht möglich
- Nur wenig grenzüberschreitender Verkehr

Entwicklungsgeschichte Deutscher Staatsbahnwagenverband

- Gründung 1909
- 1911 – 1913 wurden Bauartzeichnungen aufgestellt
- Enge Anlehnung an preußische Bauarten
- Immer noch relativ große Fertigungstoleranzen

Entwicklungsgeschichte Austauschbau

- Verringerung der Fertigungstoleranzen
- Normung von Bauteilen: Puffer, Zughaken, aber auch Profile, Muttern etc.
- Ab 1919 genietete Bauarten
- Ab Mitte der 1930er Jahre in geschweißter Ausführung

Entwicklungsgeschichte

Die späten 1930er Jahre

- Erhöhung der Streckenkapazitäten
 - Erhöhung der Ladegewichte
 - Verringerung des Eigengewichtes durch verstärkten Einsatz der Schweißtechnik
 - Gleichzeitige Vergrößerung der auf rund 10m LüP und 6m Achsstand möglich
 - Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 55km/h auf 75km/h
- ➔ Entwicklung von Omm-Wagen

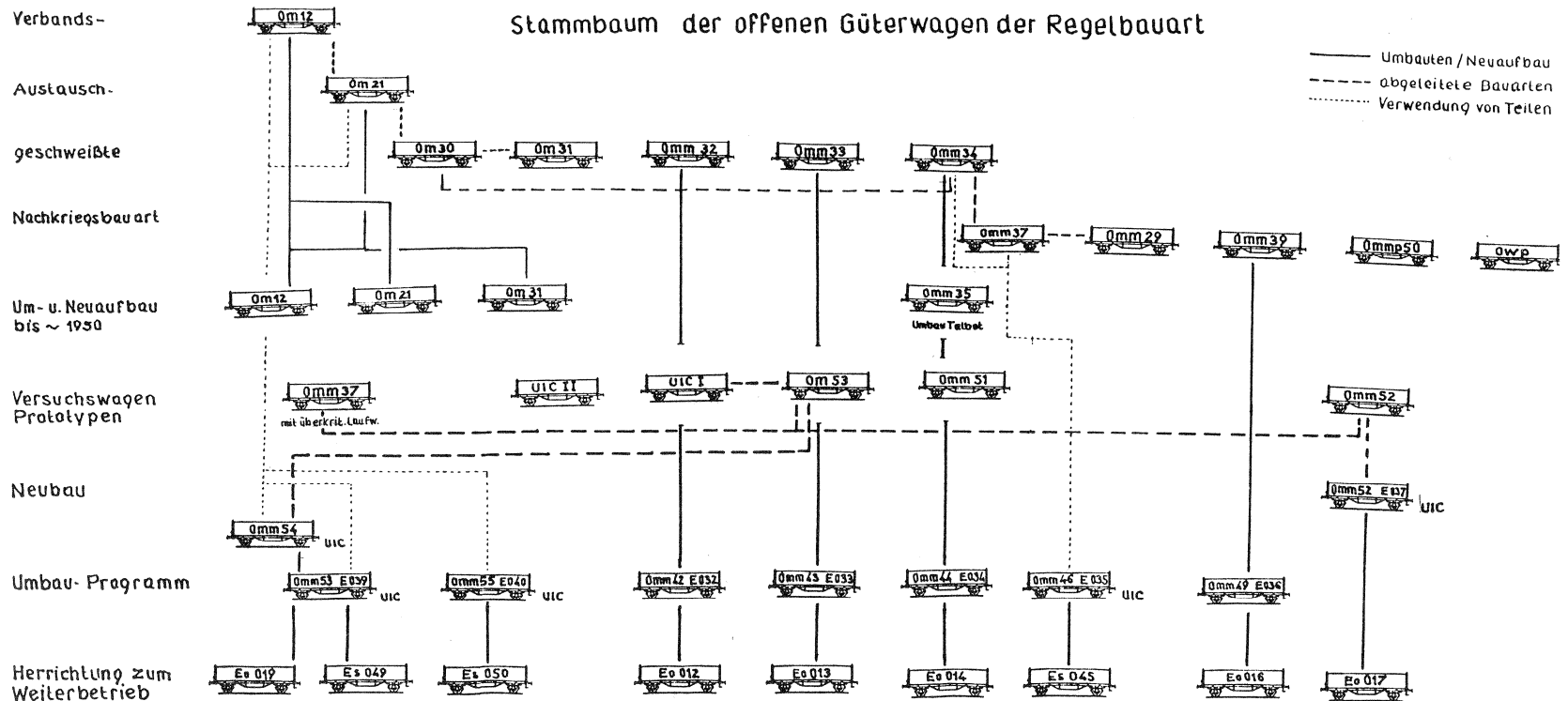
Entwicklungsgeschichte Kriegsbauarten

- Hoher Bedarf an Waggonen
- Kontingentierung von Stahl
- ➔ Verringerung des Einsatzes von Stahl
 - ➔ Verringerung der Haltbarkeit

Entwicklungsgeschichte Nachkriegsbauarten

- Hoher Schadwagenbestand
- Zunächst Zukauf ausländischer Wagen
- Weitere Deckung des Bedarfs an modernen Wagen durch Umbau alter Wagen
- Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit
➔ überkritisches Laufwerk
- Es entstand aber nur ein wirklicher Neubauwagentyp: Omm 52

Entwicklungsgeschichte Stammbaum der DB-Wagen



Bezeichnungen offener Güterwagen 1

In der Epoche 1 gab es keine einheitliche Bezeichnung von Personen und Güterwagen

Preußen:	Kohlenwagen mit eisernem Wagenkasten für 15t Ladegewicht – Musterzeichnung IId1
Bayern:	Offener Güterwagen nach Zeichnung 324
Baden:	Offener Güterwagen, Gruppe 49b

Allgemein gültige Gattungszeichen kamen erst nach 1909 auf

Bezeichnungen offener Güterwagen 2

Hauptgattungszeichen

- ○ Offener Güterwagen,
Ladegewicht 15t, 2 oder 3 Achsen, kippfähig,
Wandhöhe mind. 80cm (ab 1956: mind. 1m)
- OO Offener Güterwagen, 4achsig, Ladegewicht >30t,
nicht kippfähig

Bezeichnungen offener Güterwagen 2

Nebengattungszeichen

- c hölzerne Wände 130 – 190cm bei Wagen
Ladegewicht 15t (Kokswagen)
- k mit Kopfwänden, die um einen oberen Zapfen drehbar sind
und ein Abstürzen der Ladung auf Kippvorrichtungen gestatten (bis 1921)
mit 2 oder 3 Kübeln für Koks, Kohle oder Erz ausgerüstet (ab 1939)
- u ungeeignet für Militärtransporte
nicht abbordbar (ab 1948)
hub- und seitenkippfähig (ab 1955)
elektro-hydraulische Hub- und Kippvorrichtung (ab 1960)
- w Ladegewicht < 15t (bei O)
Ladegewicht < 30t (bei OO)
- m Ladegewicht 20t (ab 1960: 21t)
- mm Ladegewicht >20t (ab 1960: >21t)

Bezeichnungen offener Güterwagen 3

Gattungsbezirke

- | | |
|--------------------------|-----------------------------------|
| • Karlsruhe | Ow |
| • Frankfurt, Würzburg | O (Länderbahn) |
| • Schwerin | O (Länderbahn, eiserne Wände) |
| • Ludwigshafen | Om (Länderbahn, eiserne Wände) |
| • Münster | Oc (Länderbahn) |
| • Halle | O (Verbandsbauart) |
| • Nürnberg | O (Verbandsbauart, eiserne Wände) |
| • Breslau, Essen | Om (Verbandsbauart) |
| • Oldenburg, Saarbrücken | OO |
| • Königsberg | Om (Austauschbau) |
| • Linz | Omm |
| • Villach, Klagenfurt | Ommu |
| • Wien | O, Olm (österreichische Bauarten) |
| • Danzig | Om (polnische Bauarten) |
| • Duisburg | Ommu (Nachkriegsbauart) |

Bezeichnungen offener Güterwagen 4

Bauartnummern

- 00 - 09 Länderbahnbauarten
- 10 - 19 Verbandsbauarten
- 20 - 29 Austauschbauarten
- 30 - 49 Geschweißte Bauarten
- 50 - 99 Neubauwagen ab 1951

Anmerkungen

9 als zweite Ziffer weist auf einen Wagen
fremder Bauart hin

09 (und 49) Wagen amerikanischer Kriegsbauart

Bezeichnungen offener Güterwagen 5

Hauptgattungszeichen

- E Offene Wagen in Regelbauart,
 stirn- und seitenkipppbar,
 mit 2 Achsen: Ladelänge 7,7m, Lastgrenze 20t
 mit Drehgestellen: Ladelänge 12m, Lastgrenze 40t

Nebengattungszeichen

- I nicht seitenkipppbar
o nicht stirnkipppbar
s s-fähig: Höchstgeschwindigkeit beladen 100km/h

Ladegut 1

DV753 Güterwagenvorschrift I

Zugelassen für:

Alle Güter,

ausgenommen die Güter, deren Verladung in gedeckten Wagen vorgeschrieben ist

Bei Zuteilung beachten:

EUROP-Wagen vorzugsweise für EUROP-Verkehre stellen

Für Schrott nur Wagen mit stählernen Wänden stellen

Ersatzgattung:

Rungenwagen, mit Zustimmung des Wagenbüros auch gedeckte Güterwagen

Ladegut 2

Güterwagenhandbuch der DR

Bauart	Zugelassen für	Bei Stellung beachten
O	Alle Güter	Nicht für Großvieh stellen
Om	(...) Massengüter, Großvieh	Nicht für Feuerungsgut stellen
Omm	(...)	
Ommbu	Schüttgüter, die mit Greifer entladen werden	Nur im Binnenverkehr, ohne Türen, nicht kippfähig

Ladegut 2

Güterwagenhandbuch der DR

Bauart	Zugelassen für	Bei Stellung beachten
Ox, Opx, Ommx, Ommbx, OOx	Vorzugsweise für Güter mit hoher Dichte, z.B. Erz, Metall, Sand, Kies	Lademasse kann bei Beladung mit Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts in loser Schüttung nicht voll ausgenutzt werden
OO, OOr	Massengüter in loser Schüttung	Nicht für Stückgut und Feuergut stellen

Offene Güterwagen in Bild und Daten

- Länderbahnbauarten
- Verbandsbauarten
- Austauschbauarten
- Kriegsbauarten
- Nachkriegsbauarten

O 01

O Frankfurt



Rund 10.000 Stück gebaut

1952: ca 50 Wagen

Einsatz 1892 – ca.1955

O 02

O Schwerin



Rund 43.000 Stück gebaut

1952: ca 1.100 Wagen

Einsatz 1892 – ca.1960 (zuletzt als Schlackenwagen)

Om 04

Om Ludwigshafen



Rund 8.000 Stück gebaut

1952: ca 2.000 Wagen

Einsatz 1908 – ca.1960

O 10

O Halle



Rund 80.000 Stück gebaut

1952: ca 8.000 Wagen

Einsatz 1911 – 1964

O 11

O Nürnberg



Rund 30.000 Stück gebaut

1952: ca 1.000 Wagen

Einsatz 1913 – ca.1955

Om 12

Om Breslau/Essen

E 016



Rund 200.000 Stück gebaut

1952: ca 23.000 Wagen

Einsatz 1913 – 1969

Om 21

Om Königsberg

E 019



Rund 20.000 Stück gebaut

1952: ca 6.500 Wagen

Einsatz 1927 – 1969

Om 31

Om Essen (geschweißt)

E 021



3.150 Stück gebaut
1952: ca 1.200 Wagen
Einsatz 1937 – 1964

Omm 32

Ommr Linz

EI 027



Rund 25.000 Stück gebaut (zwei verschiedene Versionen)

1952: ca 6.000 Wagen

Einsatz 1939 – 1978

Omm 33

Ommru Villach

E 028



Rund 50.000 Stück gebaut

1952: ca 13.500 Wagen

Einsatz 1939 – 1974

Om 19

Om Ludwigshafen



Rund 6.000 Stück gebaut

1952: ca 500 Wagen

Einsatz 1940 – ca.1958

Omm 34

Ommu Klagenfurt

E 029



Rund 23.000 Stück gebaut

1952: ca 8.500 Wagen

Einsatz 1943 – 1971

Owp 09

Opw DR-A



Nach dem Krieg von USATC übernommen: ca 8.600 Stück
1952: ca 7.500 Wagen
Einsatz 1943 – 1963

Omm 37

Ommu Duisburg

E 031



Rund 25.000 Stück gebaut

1964: ca 10.500 Wagen

Einsatz 1948 – 1974

Omm 29

Ommu Duisburg

E 026



1.200 Stück gebaut
1964: ca. 900 Wagen
Einsatz 1949 – 1970

Omm 39

Ommu Duisburg



1.150 Stück gebaut

Einsatz 1948 – 1959

Omm 52

E 037



Rund 15.000 Stück gebaut
1964: ca 15.000 Wagen
Einsatz 1952 – 1996

Omm 53 / Omm 54

E 039



Rund 10.500 Stück gebaut
1964: ca 10.500 Wagen
Einsatz 1954 – 1999

Omm 55

E 040



Rund 15.500 Stück gebaut
1964: ca 14.200 Wagen
Einsatz 1955 – 1999

Omm 42 / Omm 43

Eo 012 / Eo 013



Rund 1.900 Stück + 5.300 Stück gebaut

1964: ca 1.900 Wagen + 5300 Wagen

Einsatz 1958 (1957) – 1994

Omm 44

Eo 014



Rund 2.550 Stück gebaut

1964: ca 2.550 Wagen

Einsatz 1957 – 1994

Omm 46

E 035



Rund 6.500 Stück gebaut

1964: ca 4.900 Wagen

Einsatz 1957 – 1997

Omm 49

Eo 016



Rund 1.150 Stück gebaut
1964: ca 1.150 Wagen
Einsatz 1958 – 1987

O m m p 50

O m m p 49 (Saar)

Eo 058



Rund 1.050 Stück gebaut

1964: ca 20 Wagen

Einsatz 1949 – 1967

Bestandsübersicht DRG / DB

Bauart	1934	1952	1964	1985
O 02 / O 11	32.000	2.000	%	%
Om 04 / 12	147.500	25.000	1.200	%
Om 21	15.200	6.500	100	%
Omm 32 / 33	%	19.500	6.700	%
Omm 42 / 43		%	7.500	300
Omm 29 / 34 / 37	%	33.700	12.700	%
Omm 46 + Omm 53 / 54 / 55	%	%	30.000	21.500
Omm 44 / 49	%	(1.150)	3.700	30
Omm 52	%	1.500	14.700	5.500

Literatur

- **Güterwagen, Band 1, Gedeckte Güterwagen**
Stefan Carstens, Rudolf Ossig
Bahn&Modell, Nürnberg 1989, 3-921590-07-8
- **Güterwagen, Band 3, Offene Güterwagen**
Stefan Carstens, Hans Ulrich Diener
Vorbild&Modell, Hasloh 1996, 3-9804349-2-3
- **EK-Güterwagen-Lexikon DB: Die offenen Güterwagen der Regelbauart**, Gerd Wolff
EK-Verlag, Freiburg 1991, 3-88255-649-8
- **DV753, Güterwagenvorschrift I**
Deutsche Bundesbahn, Zentrale Transportleitung
München 1968
- **Güterwagenhandbuch**, Köhler/Menzel, Transpress VEB
Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1966